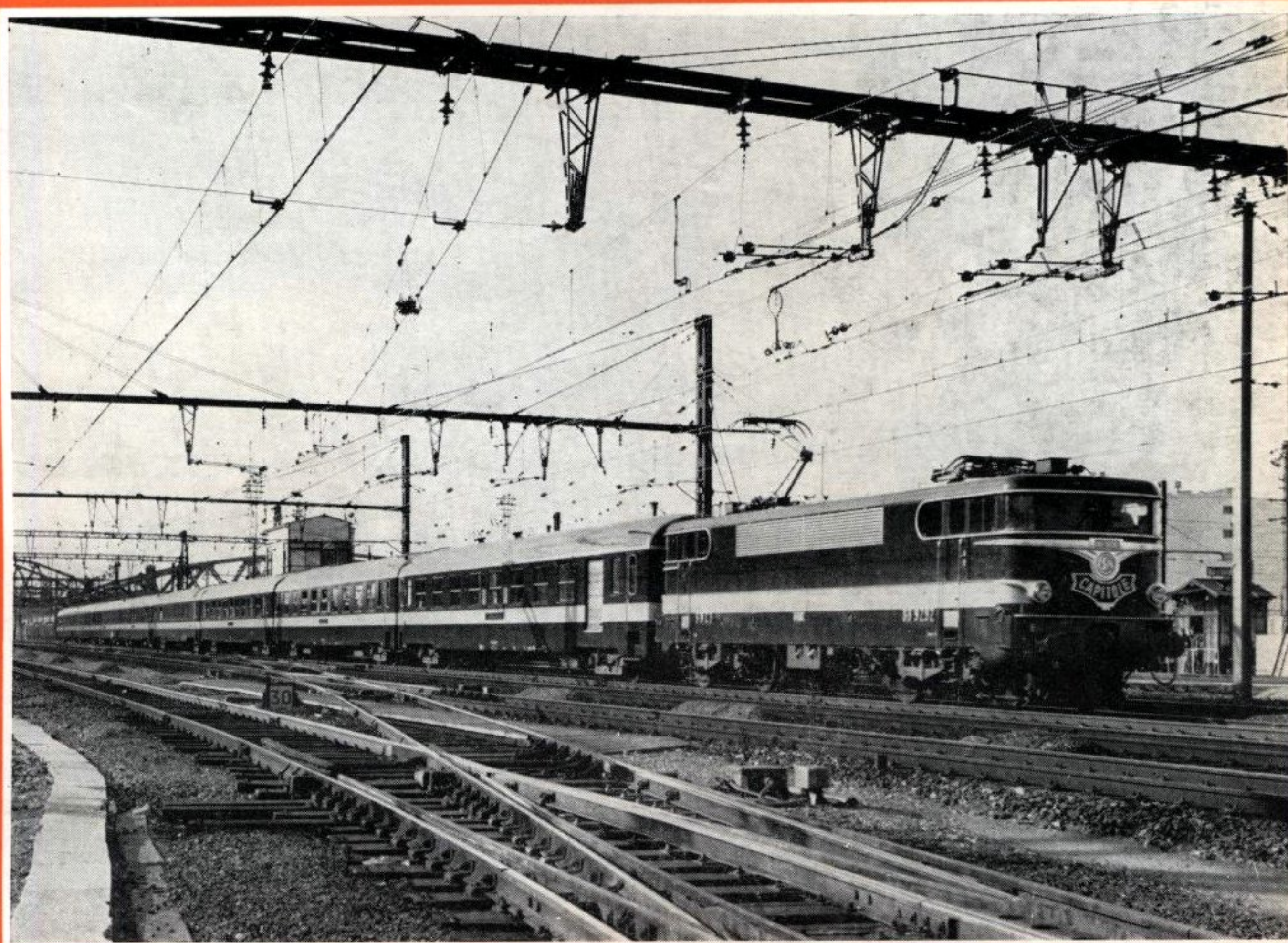


Loco. revue

septembre '68

N° 287

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



00 / half. 0... H0 : historique

**Construction d'une 141.C Ouest
en H0, sur châssis Fleischmann
Commande sélective automatique**

La composition des trains

FRANCE 4,00 F
ÉTRANGER 4,50 F

Loco-Revue N° 287 - septembre 1968 - 31^e année

Construction d'une 141 C Ouest en H O

par
X. Jacquet

La 141 C 227
au dépôt du Mans

Cliché
R. Leroy



Le but de cette description est d'inciter un plus grand nombre d'amateurs à réaliser eux-mêmes le modèle de leur choix encore inexistant dans le commerce, sinon intégralement, tout au moins à partir de châssis de l'industrie, ce qui permet de sauvegarder la perfection du roulement. L'éventail des modèles présentés par les grandes firmes permet en effet de disposer d'une gamme de châssis très étendue autorisant la reproduction de nombreuses machines de type SNCF et ceci en ne disposant que d'un outillage restreint.

Par exemple, la 030 T3 Fleischmann (réf. 1315) permet d'obtenir les 030.TA Ouest, TU et TX Sud-Ouest. La 030.TA-Ouest impose toutefois la réalisation d'une distribution à excentrique. Toujours sur des châssis de matériel Fleischmann 231, 142 T et 141, il est facile d'adapter des superstructures de 231.G-Sud-Est, 231.D-Nord (et même 232.U, R ou S), 242.TA-Nord, 242.TB-Sud-Est, 141.C, P et TD Ouest et 141.TC-Nord.

Avec la 040.TA Jouef il est possible de réaliser les 040.TA-Est et 040.TG-Nord. Une 140.H-Ouest peut être obtenue sur un châssis de 140 Rivarossi,

quant à la 230.P8 Liliput, elle peut devenir 230.G, H-Ouest ou 230.D-Nord.

Cette liste n'est, bien entendu, en aucun cas limitative et tout modéliste quelque peu adroit doit pouvoir de cette façon personnaliser son parc avec des modèles originaux qui seront sa fierté.

Les châssis pourront être obtenus d'occasion ou provenir de machines neuves dont les caisses seront soit sacrifiées, soit dotées d'un châssis fictif et peintes en couleur rouille pour constituer le dépôt des locos garées froides. Il est aussi possible de les découper pour figurer des machines en cours de démolition.

La Mikado de la région Ouest dont nous commençons la description dans ce numéro est obtenue à partir d'un châssis de 141 Fleischmann. Il faut noter que ce modèle, réf. 1364 S, ne figure plus au catalogue de cette firme depuis 1967, mais existe encore en stock chez un grand nombre de revendeurs.

Châssis

Le châssis Fleischmann est utilisé avec un minimum de transformations. Après avoir démonté l'embellage et le bloc cylindres, deux rainures sont

pratiquées à l'arrière du châssis (voir plan 2). Ces rainures sont obtenues par un simple trait de scie, mais doivent être exécutées soigneusement pour que l'aplomb de la caisse future soit parfait. C'est dans ces fentes, en effet, que viendra s'encasturer l'arrière du tablier (plan 1, pièce 1) tandis que l'avant sera maintenu par une vis de 3 mm traversant le châssis Fleischmann. Il faut donc également percer ce dernier d'un trou de 3 mm de diamètre ; pour ce faire, mettre le tablier en place et pointer avec précision le centre du trou avant sur le châssis (voir plans 1 et 2).

Tablier

La réalisation du tablier (pièces 1, 2, 3 et 4, plan 1) ne pose aucun problème, mais celui-ci doit être exécuté très soigneusement. Après pliage de la partie arrière, il est nécessaire de vérifier qu'il n'y a aucun point susceptible de gêner le fonctionnement du moteur. Une marge de 1 mm côté collecteur et 0,5 côté engrenages est suffisante, mais nécessaire. Les pièces 2, 3 et 4 sont découpées, percées et soudées au tablier suivant la vue de profil. La pièce 3 constitue la traverse avant.

Liste des pièces et matériaux constitutifs

(La suite de cette liste sera publiée dans notre prochain numéro)

Numéro	DÉSIGNATION	Quantité	MATIÈRE PREMIÈRE
1	Tablier	1	Laiton 0,5 mm
2	Platelage avant	1	Laiton 0,5 mm
3	Platelage avant	1	Laiton 0,5 mm
4	Plaque tamponnement avant	1	Laiton 0,5 mm
5	Ecrans parefumée	2	Laiton 0,5 mm
6	Attaches écrans	2	Laiton 0,3 mm
7	Face avant cabine	1	Laiton 0,5 mm
8	Côtés de cabine	2	Laiton 0,5 mm
9	Cabine	1	Laiton 0,5 mm
10	Marchepied arrière	2	Fer blanc 0,3 mm
11	Marchepied avant	2	Fer blanc 0,3 mm
12	Couvre cabine	2	Laiton 0,5 mm
13	Encadrements fenêtres frontales	2	Fil laiton $\varnothing$ 0,8 mm
14	Couvre coulisse	2	Laiton 0,5 mm
15	Prise vapeur réchauffeur	1	Jet laiton $\varnothing$ 3 mm
16	Tubulure réchauffeur	1	Jet laiton $\varnothing$ 2 mm
17	Pompe Westinghouse	1	Jet laiton $\varnothing$ 5 mm
18	Pompe Westinghouse	1	Jet laiton $\varnothing$ 5 mm
19	Réchauffeurs	2	Jet laiton $\varnothing$ 5 mm
20	Réchauffeurs	1	Jet laiton $\varnothing$ 3 mm
21	Pompe ACFI	1	Jet laiton $\varnothing$ 7 mm
22	Pompe ACFI	1	Jet laiton $\varnothing$ 2 mm
23	Tubulure échappement	2	Jet laiton $\varnothing$ 5 mm
24	Tampons autoclaves	2	Laiton 0,2 mm
25	Couvre collecteur	1	Laiton 0,5 mm
26	Foyer	1	Laiton 0,5 mm
27	Chaudière	1	Tube laiton 22/20 mm
28	Cache-lest	2	Laiton 0,5 mm
29	Supports de chaudière	1	Laiton 0,5 mm
30	Plaque avant boîte à fumée	1	Laiton 0,3 mm
31	Soupape de sûreté	1	Jet laiton $\varnothing$ 5,5 mm ou 6 mm
32	Dôme de vapeur	1	Jet laiton $\varnothing$ 10 mm
33	Sablière	1	Jet laiton $\varnothing$ 12 mm
34	Cheminée	1	Jet laiton 7 mm

Chaudière

La chaudière est obtenue à partir d'un tube de bronze ou laiton de 22 mm de diamètre extérieur et de 2 mm d'épaisseur (le cuivre est à déconseiller, car il est mou et se travaille mal). Sur une génératrice, ce tube est découpé sur une longueur de 75 mm afin de permettre le passage du lest primitivement limé pour réduire sa largeur à 14 mm (plan 1, pièce 27). A l'opposé, le tube est percé de trous destinés à la fixation de la cheminée, des dômes et des réchauffeurs. Il faut vérifier que la chaudière s'adapte librement sur le lest pour que, lors des démontages ultérieurs, la séparation de la caisse et du châssis s'effectue sans difficulté.

La partie arrière du corps de chaudière est découpée suivant la vue de profil du plan 1 et amincie d'une épaisseur de 0,5 mm pour pouvoir souder le foyer.

La porte de boîte à fumée (pièce 30) est réalisée en deux parties : sur une rondelle de laiton de 3/10 est rapportée la porte proprement dite obtenue dans une pastille de laiton de 3 mm d'épaisseur et de 18 mm de diamètre

mise en forme au tour. Les amateurs ne disposant pas de tour peuvent réaliser la porte de toute autre manière à leur convenance : moulage en cerrobend, bois dur, etc. Les accessoires de porte (volant, charnières) seront décrits dans l'article concernant l'habillage de la superstructure.

Foyer

Le foyer est constitué des pièces 24, 25 et 26. La partie principale (26) est découpée d'après le plan 1 et percée soigneusement de 6 trous de 3 mm de diamètre donnant accès aux

bouchons autoclaves. Ces derniers sont obtenus en repoussant au poinçon une petite plaque de laiton de 2/10 (pièce 24) dont il faut évidemment réaliser deux exemplaires ; les deux plaques sont ensuite soudées à l'intérieur du foyer en concordance exacte avec les 6 trous percés précédemment.

La pièce 25 sert à recouvrir le collecteur du moteur.

Cabine

Les pièces 7, 8 et 9 sont découpées suivant le plan 1, les fenêtres sont percées et terminées à la lime douce. Les deux flancs 8 sont alors soudés à la partie principale 9 convenablement pliée et ajustée sur 7. L'ensemble est alors soudé sur la face 7.

Les encadrements des fenêtres frontales, réalisés en fil de laiton de 8/10 de diamètre aplati à la lime, peuvent alors être réalisés et soudés en place.

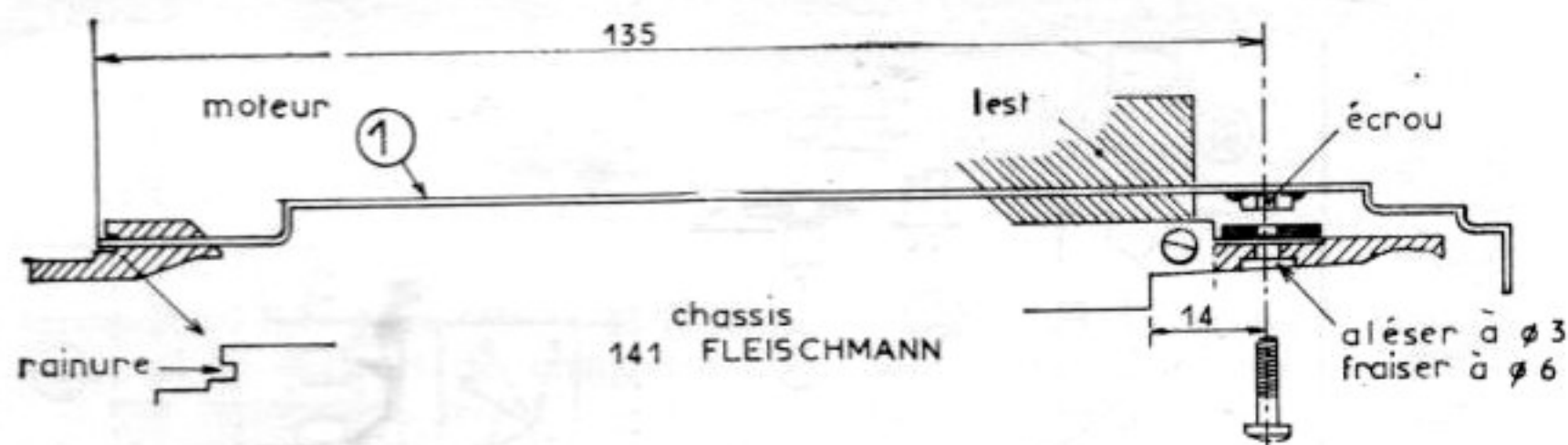
La cabine peut être dès maintenant soudée au tablier après avoir vérifié que l'ensemble s'adapte parfaitement au châssis. Le foyer est ensuite soudé au châssis et à la cabine déjà en place. Le couvre-collecteur est mis en place le dernier, tout risque de court-circuit étant éliminé par la pose d'un petit morceau de ruban adhésif isolant.

Lors de l'assemblage de la cabine et du foyer sur le tablier, il est primordial d'assurer un équerrage parfait de l'ensemble et de vérifier que celui-ci ne se détruit pas sous l'effet de la chaleur au cours du soudage. L'esthétique du modèle terminé en dépend.

Accessoires de chaudière

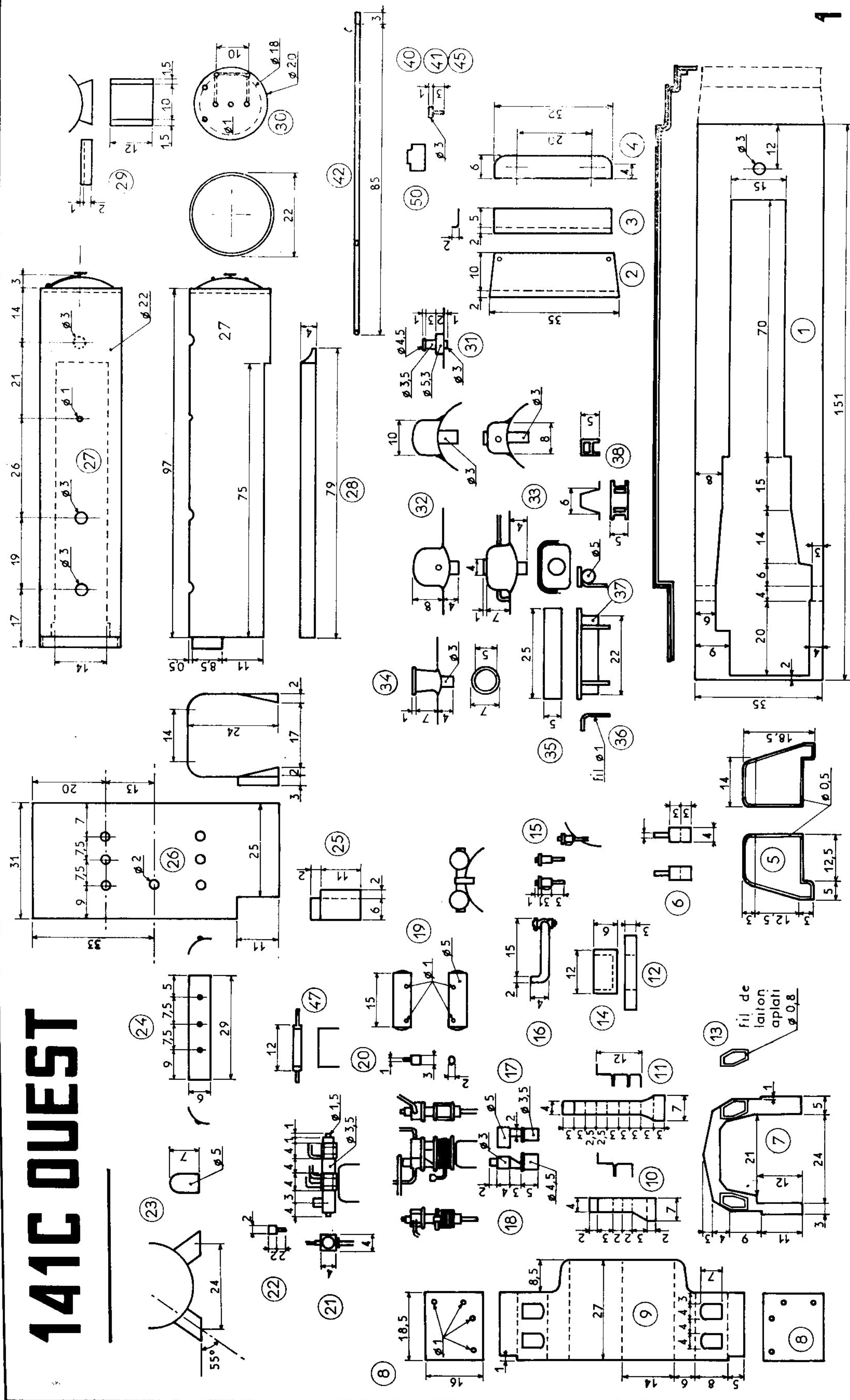
La cheminée (pièce 34), le dôme de vapeur (32) et la soupape de sûreté (31) sont réalisés au tour dans des jets de laiton de diamètres respectifs 7 mm, 10 mm et 6 mm. Les amateurs ne possédant pas de tour peuvent façonner ces pièces à la lime en les bloquant dans le mandrin d'une perceuse installée de préférence sur colonne.

La sablière est réalisée à partir d'un jet de laiton de 12 mm convenablement travaillé à la lime.



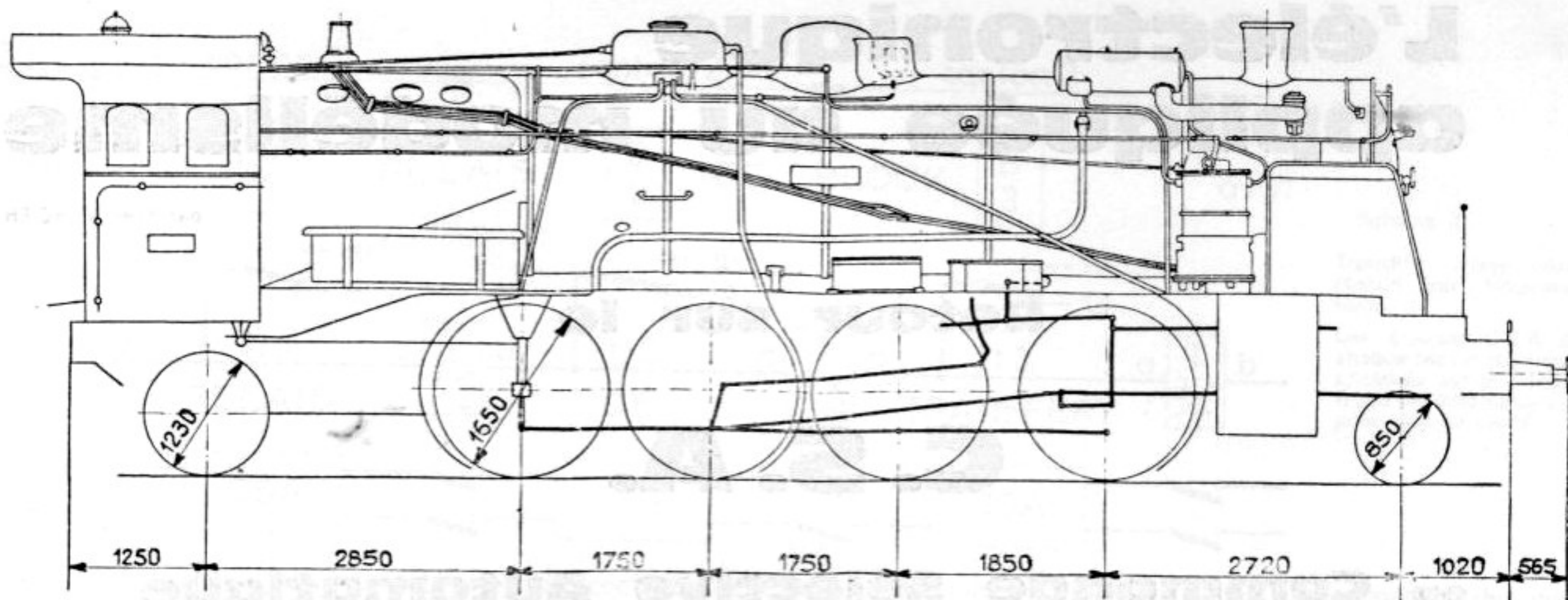
PLAN N° 2
Détail de la modification du châssis d'origine FLEISCHMANN. Le chiffre 1 encadré indique le nouveau tablier (voir plan 1).

141C OUEST



PLAN N° 1

Réalisation d'une 141 C Ouest à partir d'un châssis FLEISCHMANN. Les cotes sont indiquées en millimètres pour une exécution à l'échelle HO.



Le dôme est percé suivant le plan 1 de petits trous de 1 mm de diamètre et soudé sur la chaudière avec la cheminée et la soupape. Toutes ces pièces sont dotées au montage d'un généreux cordon de soudure qui est ensuite terminé à la lime pour constituer un raccordement harmonieux.

Le dôme comme la sablière peuvent également être obtenus par moulage plastique soit d'après modèle en bois, soit d'après l'empreinte d'une pièce semblable appartenant à une autre machine (voir **Loco-Revue** n° 252 et 53, le moulage des résines auto-polymérisables).

Ils seront dans ce cas fixés par vis à la chaudière.

Les réchauffeurs d'eau composés des pièces 19 et 20 sont également assemblés sur la chaudière selon le plan 1. Les cylindres sont constitués de jets de laiton de 5 mm de diamètre.

La chaudière équipée de ses prin-

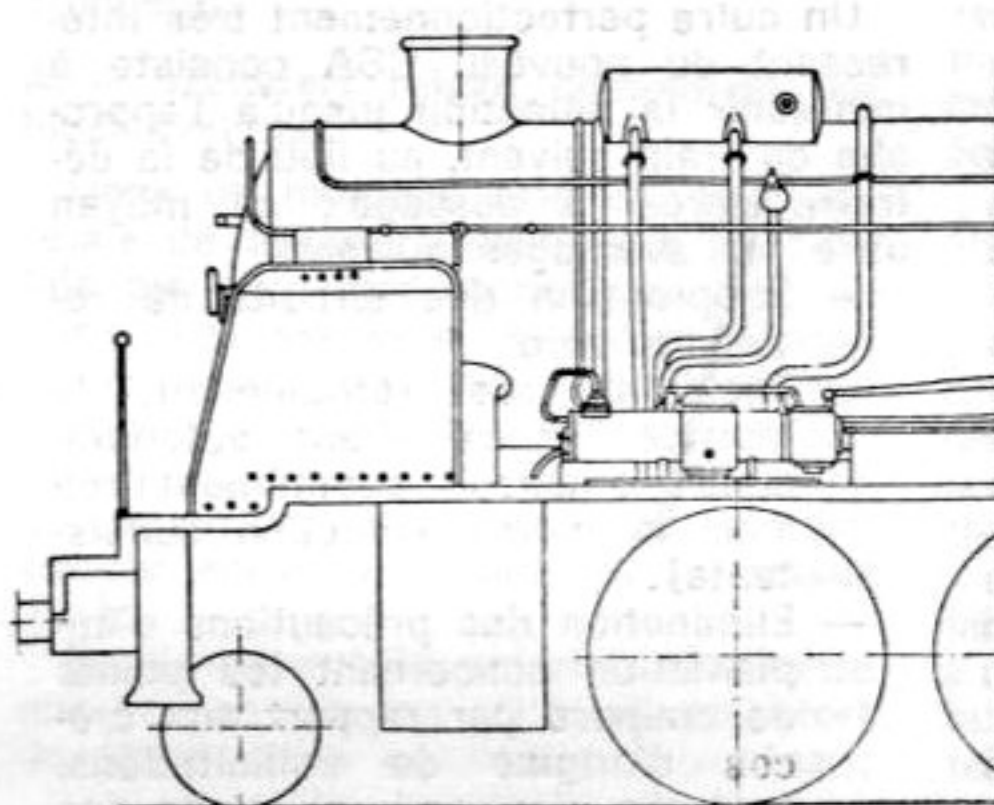
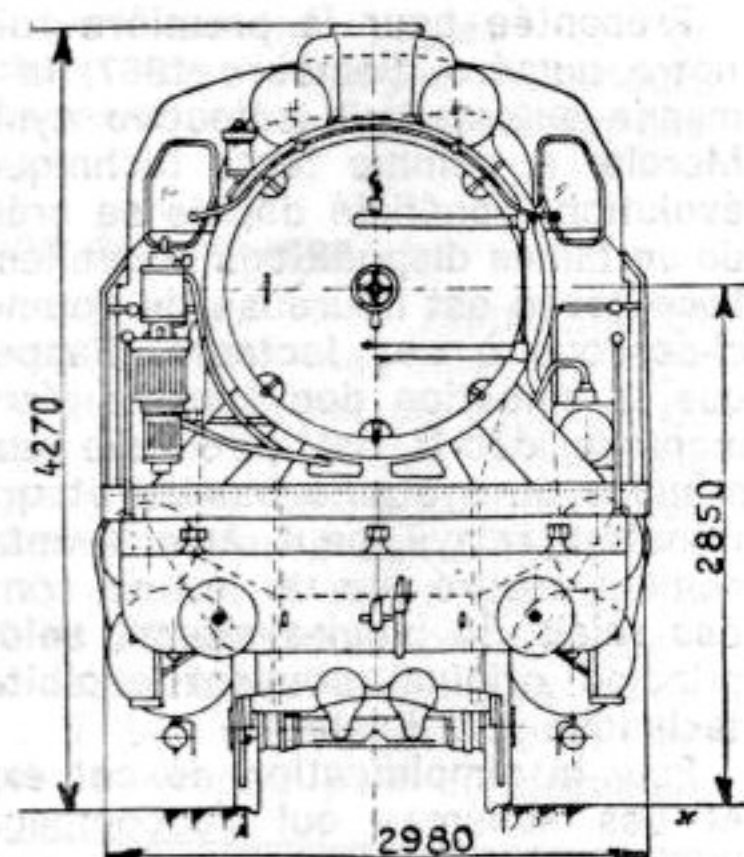
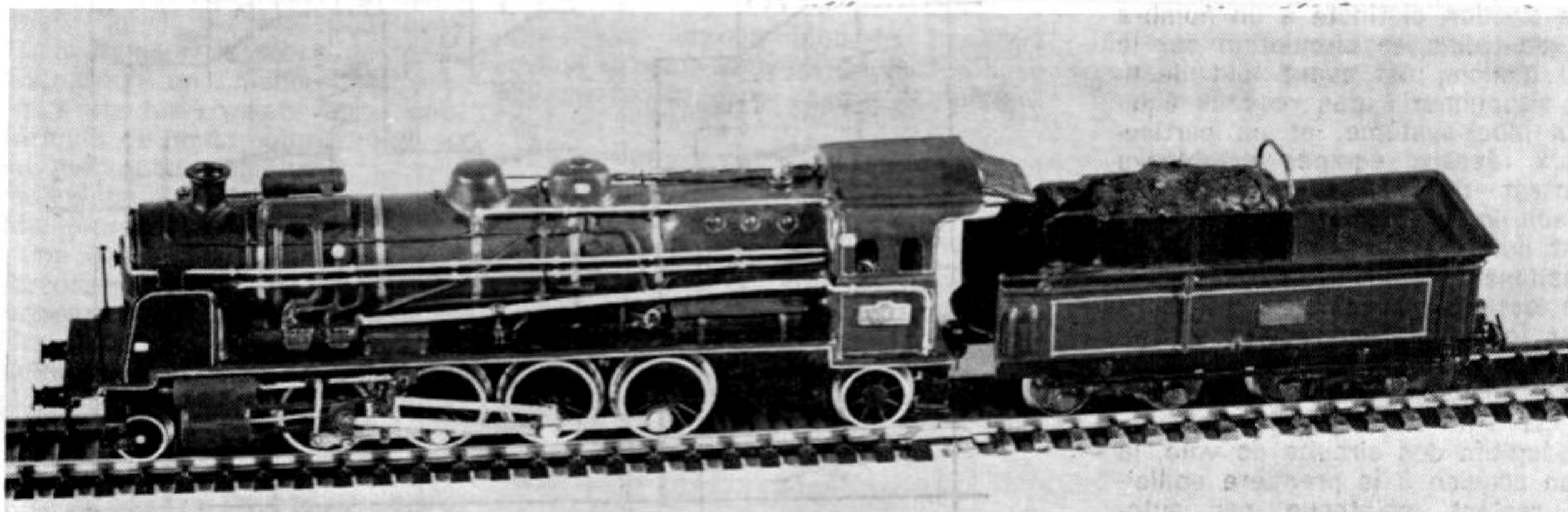


Diagramme de la 141 C Ouest à l'échelle HO (1/87) avec une vue partielle en élévation gauche montrant la disposition de la pompe ACFI et l'échappement modifié.



Ci-dessous : le modèle réalisé par l'auteur a fort belle allure.



Cliché JACQUET

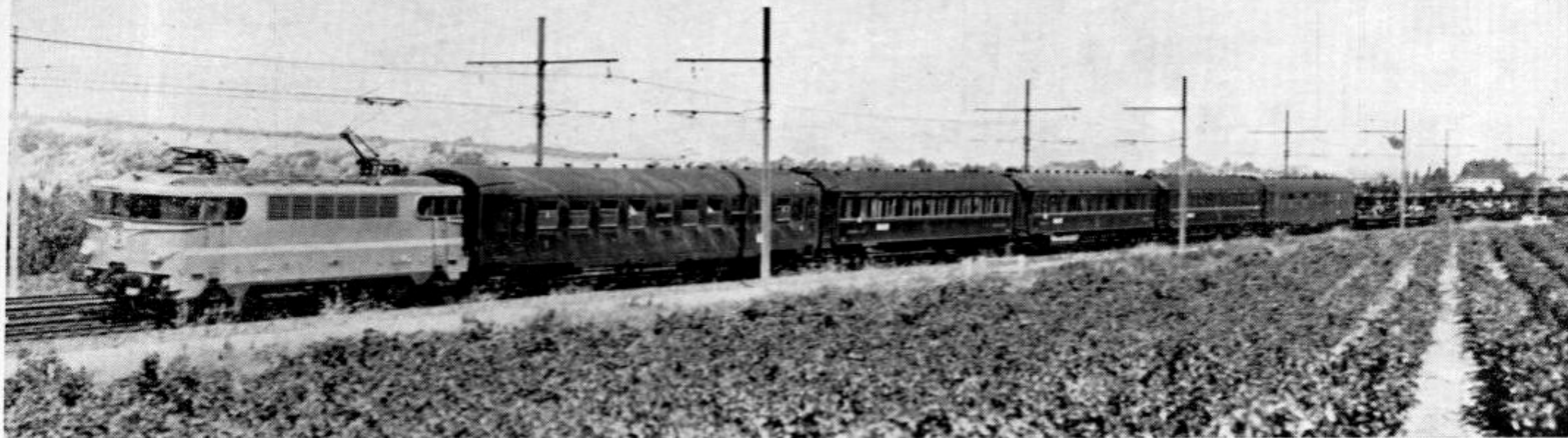
cipaux attributs peut alors être mise en place sur le tablier. Elle est soudée généreusement au foyer, l'excès de soudure étant par la suite limé pour obtenir un raccord parfait. Elle est également soudée au tablier par l'in-

termédiaire des deux pièces 28 (cache-
lest) et du support de chaudière 29.

Il est nécessaire, avant de poursuivre la construction, de vérifier que l'ensemble s'adapte toujours parfaitement sur le châssis Fleischmann.

Dans notre prochain numéro, nous donnerons tous les renseignements pour l'habillage de la machine (tubulures, accessoires, etc.) et pour la confection de la distribution.

(A suivre.)



Train auto-couchettes Paris-Avignon

Cliché L. VIGUIER

La composition des trains

La composition réelle des trains est un sujet que nous redemandent périodiquement nos lecteurs, celle notamment des trains de prestige ou spéciaux.

Voici donc à l'intention des amateurs de composition juste, quelques exemples de grands trains qui, s'ils ne peuvent toujours — faute de place suffisante — être reproduits à la lettre, permettront du moins à l'amateur de constituer à bon escient des rames originales !

Trains de prestige

Sud-Ouest : Train rapide n° 1009

"Le Capitole", Paris-Toulouse (voir cliché de couverture).

Tête au départ de Paris :

1 A7 D (47 t) 2 A9 (94 t) 1 WR (rouge, 52 t) 3 A9 (facultatifs 94 t).

Charge totale de train : 334 t. Type de machine : BB 9291. Matériel à l'échelle HO utilisable pour reproduire un tel train :

A7 D : Ce type est reproduit seulement par Gégé, mais la transformation d'une voiture A9 d'une autre marque en A7 ne présente guère de difficulté pour l'amateur un tant soit peu adroit*. En outre, nous avons vu de telles voitures transformées chez notre annonceur CLAREL à Paris. — A9 : Jouef réf. 867, Lima réf. 9117, Märklin réf. 4075 ou Gégé. — WR : Gégé ou Jouef réf. 869 redécouverte. — Machine BB 9291 : Märklin réf. 3059 ou Hamo réf. 8359, Lejeune, Jouef ou Gégé.

Trains spéciaux

Sud-Est : train auto-couchettes n° 133

Paris - Dijon - Lyon-Brotteaux - Avignon - Saint-Raphaël.

Tête au départ de Paris :

1 WR (54 t) 2 WL (108 t)* 1 WLA type Y (54 t)* 1 WLAB type U (54 t) 2 WLA type Y (108 t) 1 WLAS type P (54 t) 1 B9 c9 x UIC (48 t) 1 B10 c10 (48 t) 1 Hzf (19 t) 6 Hz (114 t)* 1 Hzf (19 t).

* Véhicules facultatifs. Les Hz et Hzf sont du type TA-60.

Charge de train : 648 t. Type de machine : 2D2 9101.

Longueur totale du convoi, y compris les véhicules facultatifs : 553 m.

Matériel à l'échelle HO utilisable pour reproduire un tel train :

WR : Hornby HO réf. 739 ou Jouef réf. 860. — WL : Jouef réf. 852. — WLA type Y : SMCF ou PMP (pour les heureux amateurs qui disposent de modèles de cette marque disparue). — WLAB type U : Märklin réf. 4029, Fleischmann réf. 1506 ou Pocher réf. 215. — WLAS type P : Pocher réf. 204, Lejeune réf. 262 ou Rivarossi réf. 2513.

* Se référer notamment aux fiches documentaires **Loco-Revue** dans lesquelles tout ce matériel est traité.

— B9 c9 x UIC : CPMR réf. 404/S. — B10 c10 : CPMR réf. 407 ou Hornby réf. 7330. — Hz ou Hzf CPMR réf. 204, Gégé. — Locomotive : 2D2 9101 à 9135 RMA. (Cette machine a été également réalisée anciennement par Jap). La traction est effectuée par une 2D2 jusqu'à Marseille, par une BB 25 200 ensuite (type non encore reproduit à l'échelle).

Avant l'électrification de la section Les Arcs - Saint-Raphaël mise en service fin 1967, la traction sur ce parcours était relayée par une 141-R ou encore par un Diesel 66 000 selon les trains (auto-jour notamment).

Cet exemple concerne un train auto-couchettes parmi les plus importants et il existe bien entendu des compositions plus simples, mais toutes comprennent en général le même matériel, seul l'engin de traction diffère selon la région, ce qui laisse suffisamment de latitude à l'amateur.

Voici à titre indicatif un exemple de composition plus ancienne inter-régionale :

Train auto-couchettes

Boulogne - Valenton - Laroche - Lyon-Brotteaux

3 WLA - 1 WLAB - 1 WR - 4 B10 c10 - 1 Hzf - 15 Hz - 1 Hzf. Charge du train : 718 t. Type de machine : BB 8100.

Le matériel à l'échelle HO utilisable sera le même que précédemment pour les voitures, Jouef pour les Hz et Hzf (anciens modèles) et Hornby HO ou Rivarossi pour la machine.

(A suivre.)

Cliché SNCF



Train auto-jour avant l'électrification de la section Les Arcs-Saint-Raphaël